



ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ & ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΑΡ. ΠΡΩΤ. : 19960

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ : 16.10.2023

ΘΕΜΑ : **Αποτελέσματα Δημόσιας Διαβούλευσης στο Σχέδιο Διακήρυξης Διεθνούς Ανοικτού Διαγωνισμού με τίτλο «Παροχή Υπηρεσιών Επιβατικών Μεταφορών με Αστικά Λεωφορεία στην Ανατολική και Δυτική Αττική για εξήντα (60) μήνες με δικαίωμα παράτασης έως τριάντα (30) μήνες»**

ΣΧΕΤ. : Ανακοίνωση- Πρόσκληση σε Δημόσια Διαβούλευση (ΑΔΑ: ΡΤΧΒ46ΨΧΕ3-5ΓΒ).

Ο ΟΑΣΑ σε συνέχεια της από 29.06.2023 πρόσκλησής του για συμμετοχή σε Δημόσια Διαβούλευση στο Σχέδιο Διακήρυξης Διεθνούς Ανοικτού Διαγωνισμού με τίτλο «Παροχή Υπηρεσιών Επιβατικών Μεταφορών με Αστικά Λεωφορεία στην Ανατολική και Δυτική Αττική για εξήντα (60) μήνες με δικαίωμα παράτασης έως τριάντα (30) μήνες», παρουσιάζει στον ακόλουθο πίνακα τις απαντήσεις στις παρατηρήσεις των Φορέων που συμμετείχαν σε αυτή. Οι παρατηρήσεις αφορούν στο σύνολό τους το Σχέδιο Διακήρυξης και τα Παραρτήματά του. Σημειώνεται ότι οι παρατηρήσεις/απόψεις των συμμετεχόντων δεν δεσμεύουν την υιοθέτηση αυτών από τον ΟΑΣΑ, ο οποίος θα αποφασίσει για την οριστικοποίηση των όρων που θα διέπουν τον επικείμενο διαγωνισμό.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος
Γεώργιος Σπηλιόπουλος

Συνημμένα:

- Αποτελέσματα Δημόσιας Διαβούλευσης

Για την ακρίβεια
Η Προϊσταμένη Τμήματος
Διοικητικής Υποστήριξης

Μαρία Τσέλιου

Αποτελέσματα Δημόσιας Διαβούλευσης στο Σχέδιο Διακήρυξης Διεθνούς Ανοικτού Διαγωνισμού με τίτλο «Παροχή Υπηρεσιών Επιβατικών Μεταφορών με Αστικά Λεωφορεία στην Ανατολική και Δυτική Αττική για εξήντα (60) μήνες με δικαίωμα παράτασης έως τριάντα (30) μήνες»

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
1	ΚΩΣΤΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	1.3	3/7/2023	<p>Γιατί η διάρκεια της ανάθεσης είναι 5 έτη, ενώ ο ΚΑΝ.Ε.Ε. 1370/2007, άρθρο 4, παρ.3 προβλέπει 10ετή διάρκεια της σύμβασης; (Η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι περιορισμένη και δεν υπερβαίνει τα δέκα έτη για υπηρεσίες με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία και τα δεκαπέντε έτη για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Όταν οι μεταφορές με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς αντιπροσωπεύουν άνω του 50 % της αξίας των υπηρεσιών αυτών, η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν συνδυασμένες μεταφορές περιορίζεται στα δεκαπέντε έτη.)</p>	ΝΑΙ	Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Η διάρκεια της Σύμβασης προκύπτει από τις ανάγκες του ΟΑΣΑ και τη διεθνή πρακτική. Ο Κανονισμός προβλέπει μέγιστη διάρκεια τα 10 έτη.
2	ΠΟΥΛΣ	ΠΑΡ. 5.1	26/7/2023	<p>Προσθήκη όρου για την μεταβολή και των λειτουργικών δαπανών (εξαιρουμένων δαπανών καυσίμων), με βάση την μεταβολή του ετήσιου δείκτη τιμών καταναλωτή (Ε.Δ.Τ.Κ.) ως ανακοινώνεται κατ' έτος απ' την ΕΛ.ΣΤΑΤ. και εφαρμογή από 1ης Ιανουαρίου του επόμενου έτους. Αιτιολογία: α) Η διάρκεια της σύμβασης είναι μακρόχρονη (είτε η 10ετία που προτείνουμε, είτε οποιαδήποτε μακρόχρονη περίοδος πλέον των 5 ετών και 50% παράτασης) β) Δεν είναι δυνατόν να υπολογιστεί η κατ' έτος μεταβολή των εν γένει λειτουργικών δαπανών των Αναδόχων (δαπανών προσωπικού, κλπ) και ένας απλός και ρεαλιστικός τρόπος μεταβολής του τιμήματος ανάθεσης του έργου, είναι ο προτεινόμενος γ) Σε αντίθετη περίπτωση, οι ενδιαφερόμενοι θα υπερεκτιμήσουν την μεταβολή του κόστους λειτουργίας τους (λογικά θα υπερεκτιμήσουν για ασφάλεια) και έτσι θα οδηγηθούν στην επιλογή αυξημένης προσφοράς, άρα αυξημένο κόστος για τον ΟΑΣΑ και το Ελληνικό Δημόσιο.</p>	ΝΑΙ	Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Εξετάζεται η αναπροσαρμογή του τύπου της αμοιβής με την πρόβλεψη Αναπροσαρμοστέου Μέρους της Αμοιβής, με βάση τον Δείκτη Τιμών Καταναλωτή.

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
3	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡ. 2.4.4	26/7/2023	<p>Προτείνουμε την αναπροσαρμογή του Μέγιστου Μοναδιαίου Κόστους (Μ.Μ.Κ.) στη τιμή των 2,50€/οχηματοχιλιόμετρο, για 10ετή διάρκεια σύμβασης.</p> <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Ο διαγωνισμός είναι μειοδοτικός και κατά συνέπεια δια του ανταγωνισμού θα επιτευχθεί η βέλτιστη προσφορά για τον ΟΑΣΑ.</p> <p>β) Δια της προκήρυξης προβλέπεται η ταξινόμηση και κυκλοφορία ουσιαστικά καινούργιων λεωφορείων, για την προμήθεια των οποίων απαιτούνται σημαντικά κεφάλαια της τάξης των 55.000.000,00€ και μεγάλες ετήσιες αποσβέσεις.</p> <p>γ) Σημαντικές είναι και οι υποχρεώσεις των υποψήφιων Αναδόχων, σε επενδύσεις για αμαξοστάσια (τουλάχιστον ένα σε κάθε τμήμα), εξοπλισμό τηλεματικής και ηλεκτρονικού συστήματος είσπραξης κομίστρου συμβατά με τα υφιστάμενα συστήματα του ΟΑΣΑ, κλπ.</p> <p>δ) Αν διατηρηθεί η 5ετής διάρκεια του προς ανάθεση έργου το Μ.Μ.Κ. θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο των 2,50€/οχηματο-χιλιόμετρο (2,80€/οχηματο-χιλιόμετρο)</p>	ΝΑΙ	Ο Αναθέτων Φορέας λαμβάνει υπόψη το σχόλιο. Θα εξετασθεί κατά πόσο δύναται να αναπροσαρμοστεί το Μέγιστο Μοναδιαίο Κόστος
4	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡ. 2.2.2	26/7/2023	<p>Η εγγύηση συμμετοχής να καθοριστεί στο ελάχιστο ποσοστό του 0,5% που ορίζεται στο νόμο, ήτοι 509.321,94 για το τμήμα Α και 530.967,16 για το τμήμα Β ή 1.040.289,10 € (αν το έργο προκηρυχθεί ενοποιημένο Α + Β)</p> <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Οι εγγυητικές επιστολές συμμετοχής, όπως ορίζεται και στην διακήρυξη, μπορεί να κρατηθούν απ' τον ΟΑΣΑ ακόμα και για 12 μήνες</p> <p>β) Αν γίνει αποδεκτή η πρότασή για 10ετή διάρκεια ανάθεσης, τα ως άνω ποσά θα διπλασιασθούν, ήτοι 1.000.000,00 περίπου εκάστη ή 2.000.000,00€ περίπου για ενιαίο διαγωνισμό.</p> <p>γ) Τα κόστη των εγγυητικών επιστολών συμμετοχής θα συνυπολογισθούν και στις υποβαλλόμενες οικονομικές προσφορές, άρα αν ορισθούν στο 0,5% θα είναι επωφελές για ΟΑΣΑ και Ελληνικό Δημόσιο</p>		Είναι υπό εξέταση το ποσοστό της εγγύησης συμμετοχής

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
5	ΠΟΛΥΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι - ΔΕ.3	26/7/2023	<p>Την πρόβλεψη ενός τριετούς μεταβατικού διαστήματος προσαρμογής στις επιθυμητές ηλικίες (Μέγιστη Επιτρεπόμενη Μέση Ηλικία Στόλου – Μ.Ε.Μ.Η.Σ.) και στην επιθυμητή αντιρρυπαντική τεχνολογία. Δηλαδή στο 1ο, 2ο και 3ο έτος της σύμβασης ανάθεσης να μην προσδιοριστεί η Μ.Ε.Μ.Η.Σ. και έκτοτε και έως τα 10 έτη (αλλά και στα έτη προαίρεσης) να προσαρμοστεί στις περιγραφόμενες στη διακήρυξη του πίνακα ΔΕ.3</p> <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Προμήθεια ελαφρώς μεταχειρισμένων λεωφορείων με τα βασικά χαρακτηριστικά της διακήρυξης, δεν διατίθενται στην ευρωπαϊκή και διεθνή αγορά</p> <p>β) Ο χρόνος που απαιτείται για έναν διεθνή διαγωνισμό σταδιακής προμήθειας των 211 λεωφορείων, θα ανέλθει κατ' ελάχιστο στα 3 έτη.</p> <p>γ) Εξασφαλίζονται ανταγωνιστικές προϋποθέσεις συμμετοχής ενδιαφερόμενων φορέων στις διαγωνιστικές διαδικασίες.</p> <p>δ) Η μεταβατικότητα αυτή θα συμβάλλει στην εξοικονόμηση πόρων για τον ΟΑΣΑ και το Ελληνικό Δημόσιο και θα διασφαλίσει σε μεγάλο βαθμό την επιτυχή έκβαση του διαγωνισμού.</p>	ΟΧΙ	Ο Αναθέτων Φορέας εξετάζει τη δυνατότητα δρομολόγησης νέων λεωφορείων. Θα εξεταστεί η χρήση μεταβατικής περιόδου.
6	ΠΟΛΥΣ	ΠΑΡ. 2.2.6	26/7/2023	<ul style="list-style-type: none"> • Την προσθήκη της λέξης «τακτικών» πριν τη φράση «δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία» • Την διαγραφή της φράσης «ιδιωτικών μεταφορών με λεωφορεία» • Το μέγεθος στόλου να προσαυξηθεί απ' τα 50 σε 200 λεωφορεία <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Προς αποφυγή κάθε παρερμηνείας και διασφάλιση της απαιτούμενης τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητας, προτείνεται η προσθήκη της λέξης «τακτικών»</p> <p>β) Με την διαγραφή της φράσης «ή ιδιωτικών μεταφορών με λεωφορεία» θα αποτραπεί η συμμετοχή στις διαγωνιστικές διαδικασίες αφερέγγυων και ανεπαρκών, για το προς ανάθεση έργο, επιχειρήσεων.</p> <p>γ) Με την αύξηση της τεχνικής και επαγγελματικής επάρκειας σε 200 λεωφορεία, διασφαλίζεται σε μεγαλύτερο βαθμό η συμμετοχή συγκοινωνιακών επιχειρήσεων με εμπειρία στην παροχή τακτικού δημόσιου συγκοινωνιακού έργου με λεωφορεία.</p>	ΟΧΙ	Τα κριτήρια επιλογής παραμένουν χωρίς αλλαγή.

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
7	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡ. 5.1.1 ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΔΕ2	26/7/2023	<p>Προσθήκη διάταξης για την προσαύξηση επί της συνολικής αμοιβής του Αναδόχου, σε περίπτωση που η υλοποίηση του προγραμματισμένου έργου υπερβαίνει το 95% να προβλέπεται προσαύξηση της αμοιβής κατά:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1% σε απόκλιση δείκτη ΔΕ2 κατά ποσοστό 5 έως 4% • 2% σε απόκλιση δείκτη ΔΕ2 κατά ποσοστό 4 έως 3% • 4% σε απόκλιση δείκτη ΔΕ2 κατά ποσοστό μικρότερο του 3% <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Θα συμβάλλει ουσιαστικά στην αξιοπιστία του προγραμματισμένου έργου και στην ελαχιστοποίηση των αποκλίσεων και σε αύξηση εσόδων του ΟΑΣΑ</p> <p>β) Η επιπλέον αποζημίωση (ή μεγάλο μέρος αυτής, πχ το 50%), θα μπορεί να δίδεται ως κίνητρο απόδοσης και επιβράβευσης των οδηγών και λοιπού στελεχιακού δυναμικού του Αναδόχου.</p>	ΟΧΙ	Δεν προβλέπεται προσαύξηση της αμοιβής λόγω ΔΕ2.
8	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡ. 5.1.2	26/7/2023	<p>Προτείνεται η διαγραφή της αόριστης πρόβλεψης του εδαφίου γ</p> <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Θα προκαλέσει συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού και ενδεχομένως αναίτια προσαύξηση της τιμής των προσφορών των ενδιαφερόμενων φορέων</p> <p>β) Σε ένα δημόσιο-διεθνή διαγωνισμό πρέπει να είναι ρητοί και καθορισμένοι οι όροι που προκαλούν επιβαρύνσεις γ) Κάθε τυχόν μελλοντική κράτηση που θα προβλεφθεί με νόμο, είναι εύλογο και συμφέρον για τον ΟΑΣΑ, να βαρύνει τον ΟΑΣΑ</p>	ΟΧΙ	Η πρόβλεψη καλύπτει όλες τις νόμιμες κρατήσεις.

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜ ΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
9	ΠΟΛΥΣ	ΠΑΡ. 6.4	26/7/2023	<p>Α) Αποκλίσεις οφειλόμενες σε λόγους ανωτέρας βίας να αποζημιώνονται ως εκτελούμενες Αιτιολόγηση: α) Σύμφωνα με τη διάταξη οι λόγοι ανωτέρας βίας (όπως εγκλωβισμοί ή ατυχήματα λεωφορείων, βλάβες λεωφορείων σε δρομολόγια, απαγόρευση κυκλοφορίας λόγω χιονοπτώσεων, κλπ.) προκαλούν απώλειες δρομολογίων, χωρίς υπαιτιότητα του Αναδόχου. β) Κατά συνέπεια αποκλίσεις δρομολογίων που οφείλονται σε λόγους ανωτέρας βίας, αφενός μεν δεν θα πρέπει να συνυπολογίζονται στον προσδιορισμό του δείκτη αποκλίσεων και αφετέρου θα πρέπει να υπολογίζονται ως εκτελεσθέντα και να αποζημιώνεται αναλόγως ο Ανάδοχος του έργου. Β) Να προστεθεί εδάφιο, που να ορίζει την καταβολή της συμβατικής αποζημίωσης του Αναδόχου, σε περιπτώσεις μη εκτέλεσης ή εκτέλεσης με απόκλιση έναντι του προγραμματισμένου χρόνου, όταν συντρέχουν οι περιγραφόμενοι λόγοι ανωτέρας βίας. Αιτιολογία: α) Ορθώς ο Ανάδοχος απαλλάσσεται των συνεπειών της πλημμελούς εκτέλεσης της σύμβασης. β) Να καθορίζεται δια της διακήρυξης και να αναλυθεί εκτενώς στη σύμβαση ανάθεσης, η καταβολή αποζημίωσης δρομολογίων που δεν εκτελούνται ή εκτελούνται με απόκλιση. γ) Ο Ανάδοχος σε κάθε περίπτωση μη εκτέλεσης δρομολογίου ή απόκλισης εκτέλεσης έναντι του προγραμματισμένου χρόνου, υφίσταται όλες τις λειτουργικές δαπάνες, όπως αμοιβών προσωπικού, αυξημένη κατανάλωση καυσίμων, κλπ.</p>	ΟΧΙ	Ο τρόπος αποζημίωσης λόγω ανωτέρας βίας θα εξειδικευθεί στο πλαίσιο της σύμβασης

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜ ΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
10	ΠΟΛΥΣ	ΠΑΡ. 5.1.1	26/7/2023	<p>Το μοναδιαίο κόστος καυσίμου (ΚΚ) να ορισθεί στο προσήκον ύψος που καταναλώνεται κατά μέσο όρο:</p> <ul style="list-style-type: none"> • από ένα 12μετρο ή και ένα 8μετρο λεωφορείο και ανέρχεται κατά μέσο όρο σε 0,581 €/οχηματο-χιλιόμετρο (κατανάλωση 0,48 λίτρα/χιλιόμετρο με τιμή αναφοράς των 1,211€/χλμ.) και • από ένα αρθρωτό λεωφορείο και ανέρχεται σε 0,848€/οχηματο-χιλιόμετρο (κατανάλωση 0,70 λίτρα/χιλιόμετρο με τιμή αναφοράς των 1,211€/χλμ) <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Οι ως άνω προκύπτουσες μέσες καταναλώσεις ανά χιλιόμετρο σε λίτρα για τα κανονικά-12μετρα λεωφορεία και για τα αρθρωτά λεωφορεία, αφορούν κατά κύριο λόγο την περίοδο που δεν λειτουργεί ο κλιματισμός.</p> <p>β) Όταν θα λειτουργεί ο κλιματισμός, η κατανάλωση καυσίμων αυξάνεται, αν και δεν προτείνεται αντίστοιχη προσαύξηση.</p> <p>γ) Δεν προτείνεται διαφοροποίηση και στην κατανάλωση καυσίμων των 8 μικρολεωφορείων, διότι είναι πολύ μικρός ο αριθμός τους και καλύπτει ένα μικρό μέρος της αυξημένης κατανάλωσης καυσίμων κατά την θερινή περίοδο που λειτουργεί ο κλιματισμός.</p>	ΟΧΙ	Ο Αναθέτων Φορέας έχει λάβει υπόψη το μοναδιαίο κόστος καυσίμου αναφορικά με το μίγμα των λεωφορείων.

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
11	ΓΕΝΙΚΗ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ - ΓΕΠΟΕΤ	1.3, 2.4.4, 5.1, 6.1 & ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤ Α	21/7/2023	<p>1) Διάρκεια της σύμβασης: να αυξηθεί η διάρκεια της σύμβασης από 7,5 έτη (5 έτη + δυνατότητα παράτασης 2,5 έτη)- σε 10 έτη,</p> <p>2) Φυσικό αντικείμενο της σύμβασης Το φυσικό αντικείμενο της σύμβασης έχει οριστεί ως συγκεκριμένος αριθμός χιλιομέτρων. Ο αριθμός αυτός χιλιομέτρων να είναι ο ελάχιστος, να μην μπορεί δηλαδή να μειωθεί μονομερώς καθώς αποτελεί την βάση υπολογισμού της οικονομικής επένδυσης του αναδόχου. Να προβλεφθεί η δυνατότητα αύξησης του αριθμού χιλιομέτρων κατόπιν συμφωνίας με τον ανάδοχο και αντίστοιχης αναπροσαρμογής της αμοιβής του. Επιπλέον τυχόν μονομερής από τον ΟΑΣΑ αλλαγή των αρχικών όρων διενέργειας των δρομολογίων – αριθμός και συχνότητα στάσεων- με αρνητική επίδραση στο κόστος διενέργειάς τους να επιφέρει αύξηση της αμοιβής του αναδόχου, ακόμα και αν ο αριθμός των χιλιομέτρων παραμένει σταθερός. Επίσης να υπάρξει πρόβλεψη για τυχόν απόκλιση των πραγματικών χιλιομέτρων των δρομολογίων από τα χιλιόμετρα που έχει προϋπολογίσει ο ΟΑΣΑ, τι θα ισχύσει σε αυτή την περίπτωση?</p> <p>3) Αμοιβή Αναδόχου: το Μέγιστο Μοναδιαίο Κόστος εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου (ΜΜΚ) το οποίο έχει προεκτιμηθεί από τον ΟΑΣΑ σε ΜΜΚ: €2,130 /οχηματο-χιλιόμετρο κρίνεται μη βιώσιμο. Προτείνεται να αυξηθεί σε τουλάχιστον €2,9 /οχηματο-χιλιόμετρο καθώς δεν λαμβάνει υπόψη τα αυξημένα κόστη του αναδόχου όπως ενδεικτικά το υψηλότερο κατά 30% μίσθωμα που θα κληθεί να καταβάλει για τα αρθρωτά λεωφορεία έναντι των συμβατικών,</p> <p>4) Αναπροσαρμογή αμοιβής του αναδόχου: Πέραν της αναφερόμενης ρήτρας καυσίμου να προβλεφθεί ρήτρα αναπροσαρμογής βάσει πληθωρισμού και ενδεχόμενης αύξησης μισθών τα προσεχή έτη μέσω Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας,</p> <p>5) Τρόπος πληρωμής: Να διευκρινιστεί περαιτέρω ο μηχανισμός επικύρωσης και εκκαθάρισης των διανυθέντων χιλιομέτρων που θα οδηγή στην αμοιβή του αναδόχου και τι θα ισχύει σε περίπτωση διαφωνίας, πέραν της εμπλοκής του ανεξάρτητου ελεγκτή,</p> <p>6) Σύστημα τηλεματικής και έκδοσης εισιτηρίων: να προσδιοριστεί με σαφήνεια το κόστος προμήθειας, εγκατάστασης και συντήρησης του απαιτούμενου συστήματος τηλεματικής και έκδοσης εισιτηρίων και να προβλεφθεί αποζημίωση του αναδόχου για περιπτώσεις βανδαλισμού του εξοπλισμού αυτού,</p>		<p>1. Βλέπε απάντηση Σχ. 1</p> <p>2. Υπάρχει πρόβλεψη προσαύξησης του αντικειμένου</p> <p>3. Βλέπε απάντηση Σχ. 3</p> <p>4. Βλέπε απάντηση Σχ. 2</p> <p>5. Η εκκαθάριση θα βασίζεται σε στοιχεία της Τηλεματικής.</p> <p>6. Δεν προβλέπεται περαιτέρω ανάλυση στο τεύχος της διακήρυξης</p> <p>7. Ο Αναθέτων Φορέας εξετάζει την αναθεώρηση της χρονικής διαθεσιμότητας του στόλου</p>

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜ ΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>7) Χρόνος Διαθεσιμότητας Οχημάτων: ο προβλεπόμενος χρόνος των 90 ημερών από την υπογραφή της σύμβασης για την παραγγελία, προμήθεια και ομογενοποίηση του στόλου των λεωφορείων κρίνεται μη ρεαλιστικός. Προτείνεται να υπάρξει χρονική διαφοροποίηση ώστε το 30% του απαιτούμενου αριθμού λεωφορείων να είναι διαθέσιμο εντός 90 ημερών από την υπογραφή της σύμβασης, 30% εντός 6 μηνών και το υπόλοιπο 40% εντός 9 μηνών από την υπογραφή της.</p>		

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
12	REGALIA	1,2,3,4,5	25/7/2023	<p>1. Άρθρο 1.3 Μια σοβαρή επένδυση με δυνατότητα απόσβεσής της και απόκτησης ενός εύλογου επιχειρηματικού κέρδους, απαιτεί περισσότερα χρόνια σύμβασης. Τα 5 χρόνια είναι λίγα, εάν σκεφτεί κανείς ότι απαιτείται να αγοραστούν ουσιαστικά καινούργια λεωφορεία. Γιαυτό θεωρώ ότι θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 10, με δυνατότητα επέκτασης έως ακόμα 5 έτη (καν.1370 άρθρ.4 παρ.3.).</p> <p>2. Άρθρο 1.3 Με βάση την διακήρυξη, το προτεινόμενο έργο χωρίζεται σε Ανατολικό και Δυτικό Τμήμα. Κατά την άποψή μου θα πρέπει αυτό να διαχωριστεί σε περισσότερα των δύο τμήματα, ώστε α. να μειωθεί η επισφάλεια στους συμμετέχοντες στο διαγωνισμό, β. να μην απαιτηθούν μεγάλα αμαξοστάσια που πιθανόν δημιουργούν περιβαλλοντικά προβλήματα, γ. να μοιραστούν τα απαιτούμενα αρθρωτά οχήματα που έχουν μεγαλύτερο κόστος αγοράς και συντήρησης, σε πάνω από έναν ανάδοχο, και δ. να μειωθούν οι προσφερόμενες τιμές οχηματοχιλιομέτρου από τους υποψήφιους επενδυτές που είναι προς το συμφέρον του ΟΑΣΑ λόγω περιορισμένου κινδύνου της επένδυσης. Επιπλέον δεν πρέπει να δίνεται η δυνατότητα κατάθεσης προσφορών από ένα υποψήφιο για όλα τα τμήματα του Έργου.</p> <p>3. Άρθρο 2.2.5 Στον διαγωνισμό προβλέπεται ως προϋπόθεση συμμετοχής ο μ.ο κύκλος εργασιών τα τρία τελευταία χρόνια, δηλαδή μέσα στην καρδιά του κορονοϊού, που υπήρχε μειωμένος κύκλος εργασιών για όλες τις ομοειδείς εταιρείες, πλην των ΚΤΕΛ. Νομίζω θα πρέπει να ζητείται ο μ.ο τριετίας, μεγαλύτερης περιόδου, πέραν των τριών τελευταίων ετών.</p> <p>4. Από τη στιγμή που δεν υπάρχει βαθμολόγηση των προσφορών που πρόκειται να κατατεθούν, αφού ο διαγωνισμός προβλέπει μόνο χαμηλότερη τιμή, είναι σωστό για ισότιμο ανταγωνισμό, να προβλέπονται λεωφορεία μόνο καινούργια, κάτι που εξυπηρετεί νομίζω τόσο τους προσφέροντες, όσο και τον ΟΑΣΑ για καλύτερη ποιότητα λεωφορειών και παρεχόμενης υπηρεσίας.</p>		<p>1. Βλέπε απάντηση Σχ. 1</p> <p>2. Η τμηματοποίηση και δυνατότητα υποβολής προσφοράς και για τα 2 τμήματα διατηρείται.</p> <p>3. Ο Αναθέτων Φορέας εξετάζει την δυνατότητα αύξησης των απαιτούμενων ετών του μ.ο. κύκλου εργασιών</p> <p>4. Ο Αναθέτων Φορέας εξετάζει τη δυνατότητα δρομολόγησης νέων λεωφορειών.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
13	Panos Papadopoulos	1.3, 5.1, 5.2, 6.2, 2.2.7, 6.4	29/7/2023	<p>1. Ποια είναι η προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης του διαγωνισμού; Και πότε αναμένεται να ολοκληρωθεί και να ανακοινωθούν τα αποτελέσματα; Οι 90 ημέρες για τη διάθεση του στόλου είναι από την ανακοίνωση των αποτελεσμάτων ή από την υπογραφή της σύμβασης; Πόσο είναι το χρονικό διάστημα μεταξύ της ανακοίνωσης και της υπογραφής της σύμβασης;</p> <p>2. Μπορείτε να επιβεβαιώσετε τι ποσοστό του στόλου πρέπει να είναι ηλεκτρικό; Αν δεν τηρηθεί παραβιάζεται η ευρωπαϊκή νομοθεσία;</p> <p>3. Εγγυάται κάποιος ότι υπάρχει επαρκής ικανότητα φόρτισης των ηλεκτρικών λεωφορείων για όλη τη διάρκεια της σύμβασης; Πως εφαρμόζεται η διακύμανση της χαμηλής τιμής στο diesel καύσιμο; Προτείνεται να υπάρχουν αντίστοιχοι μηχανισμοί προσαρμογής.</p> <p>4. Είναι υποχρεωτικές όλες οι πιστοποιήσεις ISO;</p> <p>5. Είναι απαραίτητο να υποβάλλεται η προσφορά και σε έντυπη μορφή;</p> <p>6. Ποιο είναι το καθεστώς μεταφοράς των υφιστάμενων υπαλλήλων; Ισχύει μόνο για τους οδηγούς;</p> <p>7. Μπορεί η ράμπα για άτομα με αναπηρία να είναι χειροκίνητη και να την χειρίζεται ο οδηγός;</p> <p>8. Τι γίνεται με τις επενδύσεις που πραγματοποιεί ο ανάδοχος, αφού λήξει η σύμβαση; Ανήκουν στον αναθέτοντα Φορέα ή ο Ανάδοχος διατηρεί την ιδιοκτησία;</p> <p>9. Στον τύπο πληρωμής δεν αντισταθμίζεται η πληθωριστική αύξηση των μισθών. Κατά τη διάρκεια της σύμβασης είναι πιθανό να υπάρχουν αλλαγές (στη νομοθεσία κτλ) σχετικά με τους μισθούς του προσωπικού και άλλες δαπάνες σε σχέση με τη στιγμή της υποβολής της προσφοράς. Στον τύπο πληρωμής δεν υπάρχει καμία αποζημίωση για τον ανάδοχο, ώστε να καλυφθούν αυτές οι αυξήσεις των μεταβλητών δαπανών. Δεν θα έπρεπε ο τύπος πληρωμής να περιλαμβάνει (όπως κάνει με τη μεταβολή της τιμής των καυσίμων), μια μεταβλητή που εξαρτάται από τον αντίστοιχο δείκτη των μισθών των οδηγών και του προσωπικού για να προσαρμόζει την πληρωμή στην εκάστοτε αλλαγή;</p> <p>10. Στη σύμβαση αναφέρεται ότι η εγκατάσταση όλης της τηλεματικής στα οχήματα και ενός συστήματος εισπράξεων βαρύνει τον ανάδοχο, και ότι πρέπει να είναι συμβατά με τα συστήματα του ΟΑΣΑ. Ποια συστήματα είναι αυτά και</p>		<p>1. Η ημερομηνία έναρξης του Διαγωνισμού θα ανακοινωθεί.</p> <p>2. Δεν είναι απαραίτητη η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων.</p> <p>3. Δεν εφαρμόζεται</p> <p>4. Ναι</p> <p>5. Όχι</p> <p>6. Δεν υπάρχει υποχρέωση μεταφοράς υφιστάμενων υπαλλήλων</p> <p>7. Τα λεωφορεία θα διαθέτουν μηχανική ράμπα ΑΜΕΑ</p> <p>8. Ο Ανάδοχος διατηρεί την ιδιοκτησία των επενδύσεων</p> <p>9. Εξετάζεται η αναπροσαρμογή του τύπου της αμοιβής με την πρόβλεψη Αναπροσαρμοστέου Μέρους της Αμοιβής στον τρόπο υπολογισμού της με βάση τον Δείκτη Τιμών Καταναλωτή</p> <p>10. Δεν προβλέπεται περαιτέρω ανάλυση στο τεύχος της διακήρυξης</p>

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>ποιο είναι κατά προσέγγιση το κόστος; Ποια εταιρεία ανέπτυξε το σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΑ;</p> <p>11. Πώς γίνεται η διαχείριση των εσόδων από τα εισιτήρια των επιβατών και ποιος επωφελείται από αυτά; Ποιο είναι το σύστημα χρεώσεων; Υπάρχουν προπληρωμένες κάρτες ή είναι όλα μετρητά;</p> <p>12. Πρέπει οι υφιστάμενοι εργαζόμενοι να μεταφερθούν στο νέο ανάδοχο; Υπό ποιες προϋποθέσεις; Πρέπει να εξασφαλιστούν τα δικαιώματα των υπαλλήλων, οι υφιστάμενοι οδηγοί πρέπει να μεταφερθούν με τα ίδια δικαιώματα και συνθήκες εργασίας στο νέο ανάδοχο.</p> <p>13. Πρέπει να εξασφαλιστεί και να προωθηθεί η δημιουργία νέων συμβάσεων. Πώς η σύμβαση εξασφαλίζει ότι οι υπάλληλοι θα εκπαιδευτούν πριν την έναρξη της νέας σύμβασης αν οι δύο συμβάσεις αλληλοκαλύπτονται χρονικά και δεν υπάρχει χρόνος να εκπαιδευτούν;</p> <p>14. Ποια σωματεία έχουν εκπροσώπηση σε κάθε τμήμα της σύμβασης και ποιες οι προϋποθέσεις για βελτίωση κατά τη διάρκεια της σύμβασης;</p> <p>15. Προτείνεται η διάρκεια της σύμβασης να είναι για δέκα χρόνια, κάτι το οποίο θα ενθαρρύνει την αγορά καινούργιων λεωφορείων και μπορεί να εφαρμοστεί η τιμή της σύμβασης, αλλιώς η τιμή είναι πολύ χαμηλή. Προτείνεται ο ίδιος ανάδοχος να μην μπορεί να κερδίσει και τα δύο τμήματα, εφόσον υπάρχει κίνδυνος με ένα ανάδοχο να μην μπορούν να συγκριθούν τα αποτελέσματα με άλλο ανάδοχο και η πιθανότητα βελτίωσης τους εξαφανίζεται.</p> <p>16. Υπάρχει η πιθανότητα να χορηγηθεί επιπλέον υποστήριξης από τον Αναθέτοντα Φορέα που επιτρέπει την εκπαίδευση νέων και άνεργων για το επάγγελμα του οδηγού;</p> <p>17. Ένας φορέας συγκοινωνιών από χώρα του εξωτερικού με πολυετή εμπειρία, που δεν έχει δραστηριοποιηθεί προηγουμένως στην Ελλάδα μπορεί να πάρει μέρος στον διαγωνισμό; Υπάρχουν συγκεκριμένες νομικές και τεχνικές προϋποθέσεις προκειμένου να είναι αυτό εφικτό;</p> <p>18. Πως εξασφαλίζεται μια δίκαιη αξιολόγηση των προσφορών εάν κρίνεται μόνο η τιμή προσφοράς;</p> <p>19. Αν η ηλικία του στόλου υπερβαίνει τη μέγιστη επιτρεπόμενη μέση ηλικία, η σύμβαση μπορεί να ακυρωθεί ή απλά επιβάλλεται κάποια κύρωση;</p>		<p>11. Ο Ανάδοχος δεν εμπλέκεται με τα έσοδα εισιτηρίων.</p> <p>12. Δεν υπάρχει υποχρέωση μεταφοράς υφιστάμενων υπαλλήλων</p> <p>13. Δεν υπάρχει υποχρέωση μεταφοράς υφιστάμενων υπαλλήλων</p> <p>14. Δεν είναι κατανοητή η ερώτηση</p> <p>15. Βλέπε απάντηση Σχ. 1</p> <p>16. Δεν προβλέπεται</p> <p>17. Ναι</p> <p>18. Εφόσον η Τεχνική Προσφορά είναι αποδεκτή ισχύει το κριτήριο της χαμηλότερης τιμής</p> <p>19. Ο Αναθέτων Φορέας εξετάζει τη δυνατότητα δρομολόγησης νέων λεωφορείων.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜ ΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>20. Κατά τον καθορισμό των χιλιομέτρων που διανύονται κατά τον καθορισμένο μήνα, ποιο σύστημα λαμβάνεται υπόψη και τι συμβαίνει αν υπάρχουν διαφορές μεταξύ του ΟΑΣΑ και του ανάδοχου;</p> <p>21. Σε περίπτωση έργων σε κύριους δρόμους της πόλης που μπορεί να επηρεάσουν την λειτουργία του αναδόχου και να χρειαστεί να χρησιμοποιηθούν περισσότερα λεωφορεία και οδηγοί (για διάστημα π.χ. μεγαλύτερο των 15 ημερών). Αυτό δημιουργεί ένα επιπλέον κόστος στον ανάδοχο και ο αναθέτων Φορέας θα πρέπει να προτείνει να καλύψει αυτό το επιπρόσθετο κόστος που μπορεί να δημιουργηθεί εξαιτίας της χρήσης περισσότερων λεωφορείων, οδηγών, περισσότερων χιλιομέτρων κτλ.</p>		<p>20. Η πιστοποίηση βασίζεται στα δεδομένα της Τηλεματικής</p> <p>21. Προβλέπεται αποζημίωση για μικρής κλίμακας αύξηση του συγκοινωνιακού έργου</p>

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
14	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡ. 2.2.7	26/7/2023	<p>Τα αναφερόμενα στην υποσημείωση 21 περί προαιρετικότητας, κατά την κρίση και διακριτική ευχέρεια του αναθέτοντα φορέα (ΟΑΣΑ), να προσδιοριστούν στην προκήρυξη ως προαιρετικά. και σε περίπτωση ίδιας οικονομικής προσφοράς να αποτελεί στοιχείο προτίμησης του Αναδόχου</p> <p>Αιτιολογία :</p> <p>α) Η προαιρετικότητα των προτύπων διασφάλισης ποιότητας ως ορίζονται στην προκήρυξη, μπορεί να προκαλέσει στοιχείο αθέμιτου ανταγωνισμού</p> <p>β) Οι όροι της διακήρυξης ως προς την οικονομική και χρηματοοικονομική επάρκεια, ως προς την τεχνική και επαγγελματική ικανότητα και ως προς την καταλληλότητα άσκησης δραστηριότητας συναφούς με το αντικείμενο της σύμβασης και οι εν γένει όροι του διαγωνισμού, αποτελούν ουσιαστικά στοιχεία διασφάλισης της καταλληλότητας και της ποιότητας ως προς τα περιγραφόμενα πρότυπα (ISO)</p>	ΟΧΙ	Τα πρότυπα διασφάλισης ποιότητας και περιβαλλοντικής διαχείρισης είναι υποχρεωτικά
15	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡ. 4.1	26/7/2023	<p>Προτείνεται η διαγραφή απ' την παρ. 4.1 ότι αναφέρεται σε εγγύηση προκαταβολής και το επισυναπτόμενο έντυπο εγγύησης προκαταβολής</p> <p>Αιτιολογία :</p> <p>α) Όπως περιγράφεται στην παρ. 5.1.1 το 90% της προβλεπόμενης μηνιαίας αποζημίωσης δεν αποτελεί προκαταβολή έως την ολοκλήρωση του έργου, ενώ είναι μεταβαλλόμενη από μήνα σε μήνα και καταβάλλεται έως τις 15 κάθε μήνα</p> <p>β) Η εγγύηση καλής εκτέλεσης που ανέρχεται σε ποσοστό 4% επί του συνόλου του συμβατικού οικονομικού αντικειμένου της σύμβασης, υπερκαλύπτει κατά πολύ (2,5 περίπου φορές και πλέον) το 90% της καταβαλλόμενης μηνιαίας αποζημίωσης.</p>	ΝΑΙ	Οι σχετικές αναφορές στο τεύχος διακήρυξης θα τροποποιηθούν δεδομένου ότι δεν προβλέπεται δυνατότητα προκαταβολής.

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
16	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡ. 2.3 ΕΔΑΦ. ε ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII	26/7/2023	Οι προβλεπόμενες πόρτες να είναι αυτές που προβλέπονται στο κυρίως σώμα της διακήρυξης (2 ή 3 για τα 12μετρα, 3 ή 4 για τα αρθρωτά και 2 για τα 8μετρα) Αιτιολόγηση : α) Προφανής και αναγκαία η διόρθωση και η ίδια περιγραφή β) Με τις δυνατότητες προμήθειας λεωφορείων με 2 ή 3 πόρτες για τα 12μετρα και 3 ή 4 πόρτες για τα αρθρωτά, διασφαλίζεται μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα στην προμήθεια των λεωφορείων, άρα σε αναλογικά μειωμένο κόστος προμήθειας και εν τέλει και σε αναλογικά μειωμένο κόστος προσφοράς γ) Λεωφορεία με τις ως άνω προτεινόμενες πόρτες κυκλοφορούν και σήμερα στις αστικές περιοχές της Αθήνας δ) Με τις 2 πόρτες στα 12μετρα λεωφορεία, που κυκλοφορούν σε περιφερειακές γραμμές με μειωμένη επιβατική κίνηση, αλλά και πιο αυξημένες ταχύτητες, η ύπαρξη περισσότερων θέσεων καθήμενων επιβατών (που έχουν τα δίθυρα έναντι των τρίθυρων λεωφορείων), εξασφαλίζουν ποιοτικότερες και ασφαλέστερες μετακινήσεις των πολιτών	ΝΑΙ	Οι προδιαγραφές των θυρών είναι 2, 3 και 4 πόρτες αντίστοιχα για μήκη οχημάτων 8, 12 και 18μ.
17	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV	26/7/2023	Προτείνεται να διορθωθεί ο πίνακας ανάλυσης της προεκτιμώμενης αμοιβής στο ορθό ΤΜΗΜΑ Β - ΔΥΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ Αιτιολογία : Διόρθωση λάθους εκ παραδρομής	ΝΑΙ	Διορθώθηκε
18	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡ. 6.3 τελευταίο εδάφιο	26/7/2023	Να διαγραφεί η παρακράτηση του 2% απ' τον ΟΑΣΑ ή να ορισθεί από 0,5 έως 1% το μέγιστο Αιτιολόγηση: α) Είναι υπερβολικό το προβλεπόμενο 2% ποσοστό παρακράτησης απ' τον ΟΑΣΑ β) Κάθε συμμετέχων στο διαγωνισμό προφανώς θα το λάβει υπόψη του και η προσφερόμενη τιμή θα είναι αναλογικά προσαυξημένη, ώστε να καλυφθεί ή και υπερκαλυφθεί η καθοριζόμενη παρακράτηση γ) Άρα αποδοχή της πρότασης θα συμβάλει σε αναλογική μείωση της προσφερόμενης τιμής και κατ' επέκταση μείωση του κόστους για τον ΟΑΣΑ και το Ελληνικό Δημόσιο	ΟΧΙ	Η κράτηση υπέρ ΟΑΣΑ κρίνεται απαραίτητη για την παρακολούθηση και το συντονισμό των αναδόχων.

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
19	ΠΟΑΥΣ	παρ. 1.3 & ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	26/7/2023	<p>Το ποσοστό και ο αριθμός των εφεδρικών λεωφορείων να αυξηθούν από 10% σε 12% (σε 10 – ίσως και λίγο παραπάνω στα 12 λόγω αυξημένου θερινού προγράμματος στο Α Τμήμα και σε 12 στο Β Τμήμα).</p> <p>Αιτιολόγηση:</p> <p>α) Η έως σήμερα εμπειρία έχει αποδείξει ότι μια μικρή προσαύξηση των εφεδρικών λεωφορείων στο 12% από 10%, θα είναι επωφελής για την αξιόπιστη λειτουργία του Αναδόχου και την αξιοπιστία στην εκτέλεση του ανατιθέμενου συγκοινωνιακού έργου</p> <p>β) Με το αυξημένο ποσοστό, θα μπορεί να εξασφαλιστεί σε μεγαλύτερο βαθμό, ο αναγκαίος αριθμός λεωφορείων συνολικά και κατά τύπο, για την παροχή του συνόλου των ανατιθέμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών</p>	ΟΧΙ	Οι υποψήφιοι μπορούν να προτείνουν μεγαλύτερο αριθμό λεωφορείων, αρκεί να τηρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις της Διακήρυξης.
20	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ	26/7/2023	<p>Προτείνουμε να προστεθούν στο προς δημοπράτηση έργο, οι λεωφορειακές γραμμές περιοχής Ελευσίνας – Πειραιά Νο 801, Νο 845 και Νο 871 (τμήμα Β – Δυτική Αττική)</p> <p>Αιτιολόγηση :</p> <p>α) Απ' τον Ανάδοχο, σύμφωνα με τους όρους της διακήρυξης, θα διασφαλιστεί η παροχή των υπηρεσιών και των γραμμών αυτών, όπως και του συνόλου των λεωφορειακών γραμμών, με αξιοπιστία και συνέπεια.</p> <p>β) Οι υπηρεσίες και στις γραμμές αυτές θα παρέχονται με σημαντικά μικρότερο κόστος, έναντι του κόστους που θα υπάρχει, αν οι γραμμές αυτές εξυπηρετούνται απ' την Ο.ΣΥ. Α.Ε.</p>	ΟΧΙ	Το συγκοινωνιακό έργο προς δημοπράτηση που παρατίθεται στο Παράρτημα Ι της Διακήρυξης.

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
21	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡ. 2.2.5	26/7/2023	<p>Να αυξηθεί ο μέσος γενικός ετήσιος κύκλος εργασιών και ο μέσος ειδικός (στον τομέα δραστηριοτήτων των τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών) ετήσιος κύκλος εργασιών στο ποσό :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Των 25.000.000,00 € και των 20.000.000,00€ αντίστοιχα για κάθε τμήμα αν διατηρηθεί η υποδιαίρεση σε 2 τμήματα Α – Β και οι ενδιαφερόμενοι υποβάλλουν προσφορά μόνο για ένα απ' τα δυο τμήματα • Των 50.000.000,00€ και των 40.000.000,00€ αντίστοιχα αν οι ενδιαφερόμενοι υποβάλλουν προσφορά και για τα δυο τμήματα ή αν ενσωματωθεί η διαγωνιστική διαδικασία <p>Αιτιολόγηση: α) Δια της προτεινόμενης αύξησης, υπερκαλύπτεται το ετήσιο κόστος του προβλεπόμενου κόστους ανάθεσης σε κάθε τμήμα (ετήσια οχηματο – χιλιόμετρα X 2,130€/οχηματοχιλιόμετρο β) Ο αυξημένος μέσος γενικός ετήσιος κύκλος εργασιών και ειδικότερα ο αυξημένος μέσος ειδικός ετήσιος κύκλος εργασιών, διασφαλίζει σε μεγαλύτερο βαθμό την συμμετοχή αξιόπιστων και φερέγγυων επιχειρήσεων, για να ανταποκριθούν στην μακρόχρονης διάρκειας σύμβαση παροχής των υπηρεσιών της προκήρυξης.</p>		Θα εξεταστεί η αύξηση του αιτούμενου κύκλου εργασιών. Οι απαιτήσεις εμπειρίας και η υποδιαίρεση του Έργου σε Τμήματα διατηρούνται.
22	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡ. 5 & ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	26/7/2023	<p>Να προβλεφθεί η δυνατότητα μεταβολής του ετήσιου αριθμού οχηματο-χιλιομέτρων από +/- 5% σε +/- 10%</p> <p>Αιτιολόγηση: α) Λόγω της προτεινόμενης μακρόχρονης 10ετούς ή 5ετούς διάρκειας της σύμβασης (πλέον προαίρεσης παράτασης κατά 50%), είναι αρκετά πιθανό το ενδεχόμενο να απαιτηθούν μεταβολές στο προς ανάθεση έργο (χρήσεις γης, μεταβολή ζήτησης, κλπ) β) Το γεγονός ότι η άσκηση του δικαιώματος αυτού αποτελεί αποκλειστικό δικαίωμα του ΟΑΣΑ, οι όποιες ωφέλειες θα αφορούν τον ΟΑΣΑ ως προς το οικονομικό κόστος, κλπ και τους εξυπηρετούμενους πολίτες.</p>	ΟΧΙ	Προβλέπεται μικρής κλίμακας αύξηση του συγκοινωνιακού έργου

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
23	ΠΟΑΥΣ	Παράρτημα Ι, στο άρθρο 1.3. Άρθρο 6.2.1 και 1.3. Άρθρο 2.2.4 . Άρθρο 2.2.6. Άρθρο 2.2.5. Άρθρο 5.1	26/7/2023	<p>Σχόλια για τη διαβούλευση με θέμα: «Παροχή Υπηρεσιών Επιβατικών Μεταφορών με Αστικά Λεωφορεία στην Ανατολική και Δυτική Αττική για εξήντα (60) μήνες με δικαίωμα παράτασης έως τριάντα (30) μήνες» - 23DIAB000026798 2023-06-29</p> <p>Σχόλιο 1: Το αντικείμενο των παρεχόμενων υπηρεσιών, όπως περιγράφεται στο Παράρτημα Ι, στην ενότητα 1.3 της Διακήρυξης, αλλά και σε επιμέρους σημεία του τεύχους, διαχωρίζεται σε δύο τμήματα, (Α) Ανατολική Αττική και (Β) Δυτική Αττική. Ο κάθε διαγωνιζόμενος μπορεί να υποβάλει προσφορά για την ανάθεση των υπηρεσιών είτε για ένα τμήμα, είτε και για τα δύο. Πρόταση: Κατά την άποψή μας ο κάθε διαγωνιζόμενος θα πρέπει να μπορεί να υποβάλει προσφορά μόνο για το σύνολο των υπηρεσιών και στα δύο τμήματα (Α και Β), καθώς η συνολική παροχή των υπηρεσιών από έναν Ανάδοχο, έχει σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως: § Τη διευκόλυνση ανάπτυξης οικονομιών κλίμακας και κατά συνέπεια τη δυνατότητα υποβολής καλύτερων προσφορών από άποψη προσφερόμενης τιμής § Την προσέλκυση υποψηφίων με καλύτερη τεχνική και επαγγελματική ικανότητα § Την αποτελεσματικότερη διαχείριση της σύμβασης από την πλευρά του Αναδόχου, αλλά και την παρακολούθησή της από τον Φορέα Ανάθεσης.</p> <p>Σχόλιο 2: Η διάρκεια της σύμβασης, όπως αναφέρεται την ενότητα 6.2.1 και 1.3 της Διακήρυξης, καθώς και σε επιμέρους σημεία του τεύχους, ορίζεται σε 60 μήνες με δικαίωμα του Φορέα Ανάθεσης, να την παρατείνει μονομερώς, με τους ίδιους όρους, κατά 30 επιπλέον μήνες, με έγγραφη κοινοποίηση προς τον ανάδοχο τουλάχιστον 12 μήνες πριν τη λήξη της αρχικής συμβατικής διάρκειας. Πρόταση: Κατά την άποψή μας, η διάρκεια της σύμβασης θα πρέπει να γίνει ίση με 120 μήνες (10 έτη) με δικαίωμα του Φορέα Ανάθεσης να την παρατείνει μονομερώς με τους ίδιους όρους κατά 24 επιπλέον μήνες (2 έτη), με έγγραφη κοινοποίηση προς τον Ανάδοχο τουλάχιστον 12 μήνες πριν τη λήξη της αρχικής συμβατικής διάρκειας. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1370/2007, η ανάθεση της εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου με λεωφορεία μπορεί να γίνει για μια μεγαλύτερη περίοδο, αλλά συνήθως περιορίζεται σε μια περίοδο έως 10 έτη</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Η διαίρεση του Έργου σε Τμήματα διατηρείται. 2. Βλέπε απάντηση Σχ. 1

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>για την ανάθεση της εκτέλεσης συγκοινωνιακών έργων με λεωφορεία, ανάλογα με τον εκάστοτε εθνικό νομοθετικό πλαίσιο και τις περιστάσεις. Οι παρατάσεις μπορεί να δοθούν για λόγους όπως η διασφάλιση της συνέχειας των υπηρεσιών, η εξασφάλιση της επένδυσης σε εξοπλισμό και οχήματα, ή η διεξαγωγή διαδικασιών ανάθεσης. Οι παρατάσεις πρέπει να συμμορφώνονται με τους ευρωπαϊκούς κανόνες ανταγωνισμού και να λαμβάνονται υπόψη οι αρχές της διαφάνειας και της ισότιμης μεταχείρισης. Ο βασικός λόγος που η διάρκεια της σύμβασης πρέπει να αυξηθεί, εδράζεται στο παρακάτω σκεπτικό. Στις απαιτήσεις της σύμβασης αναφορικά με τα λεωφορεία που θα διαθέτει ο Ανάδοχος για την παροχή της συγκοινωνιακής υπηρεσίας, προβλέπεται είτε η προμήθεια είτε η μίσθωση των απαιτούμενων οχημάτων (96 για το Α τμήμα και 115 για το Β τμήμα), τα οποία δεν μπορεί να έχουν ηλικία μεγαλύτερη από 5 έτη (έτος κατασκευής 2018 ή/και μεταγενέστερο). Σύμφωνα με τις συνθήκες της αγοράς των μεταχειρισμένων λεωφορείων πανευρωπαϊκά, η προμήθεια 211 μεταχειρισμένων λεωφορείων με τις προδιαγραφές που ζητούνται, είναι αδύνατη. Ως εκ τούτου, εφόσον ο Ανάδοχος θέλει να προμηθευτεί ή να μισθώσει λεωφορεία, ουσιαστικά μπορεί μόνο καινούρια, τα οποία έχουν σημαντικό κόστος κτήσης ή μίσθωσης αλλά ταυτόχρονα αναβαθμίζουν και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ο χρόνος των 5 ετών (συμβατική διάρκεια χωρίς παράταση), δεν επαρκεί για την απόσβεση του κόστους κτήσης ή μίσθωσης των νέων οχημάτων. Το γεγονός αυτό επιδρά αρνητικά στην έκβαση του διαγωνισμού, καθώς θα επηρεάσει το ύψος των προσφορών τους, αλλά και την ποιότητα παροχής των συγκοινωνιακών υπηρεσιών. Η αύξηση της διάρκειας της σύμβασης στα προαναφερόμενα μεγέθη, εξασφαλίζει την απόσβεση των καινούριων λεωφορείων και επιτρέπει την ορθή και ανεμπόδιστη εφαρμογή των προβλεπόμενων όρων του διαγωνισμού.</p> <p>Σχόλιο 3: Όπως αναφέρεται και στο προηγούμενο σχόλιο, η προμήθεια μεταχειρισμένων αστικών λεωφορείων με ηλικία μέχρι 5 έτη (έτος κατασκευής 2018 ή/και μεταγενέστερο), δεν είναι εφικτή, βάσει των δεδομένων της σχετικής αγοράς σε ολόκληρη την Ευρώπη. Πρόταση: Ως εκ τούτου, προτείνεται η απαίτηση για προμήθεια λεωφορείων να αφορά μόνο σε νέα λεωφορεία και</p>		<p>3. Ο Αναθέτων Φορέας εξετάζει τη δυνατότητα δρομολόγησης νέων λεωφορείων για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα</p>

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>φυσικά, να εξακολουθήσει να υπάρχει και η δυνατότητα μίσθωσης λεωφορείων (leasing).</p> <p>Σχόλιο 4: Στο Παράρτημα Ι καθορίζεται ο χρόνος διαθεσιμότητας των οχημάτων τα οποία θα προμηθευτεί ή θα μισθώσει ο Ανάδοχος. Ο χρόνος αυτός ορίζεται σε 90 ημέρες από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης. Πρόταση: Βάση των δεδομένων της αγοράς, η προμήθεια 211 λεωφορείων με τα τεχνικά χαρακτηριστικά που προβλέπονται στον διαγωνισμό, είναι αδύνατο να πραγματοποιηθεί εντός χρονικού διαστήματος 90 ημερών. Με στόχο την ρεαλιστική προσέγγιση της διαθεσιμότητας του νέου στόλου και την διασφάλιση ότι θα είναι εφικτό να τηρηθούν οι όροι του διαγωνισμού, προτείνουμε να τροποποιηθεί η συγκεκριμένη απαίτηση και να ζητά τη σταδιακή διαθεσιμότητα των νέων λεωφορείων εντός διαστήματος 4 ετών (48 μηνών). Προβλέποντας την προσθήκη στο διαθέσιμο στόλο, ισόποσου αριθμού νέων λεωφορείων (περίπου 5 - 6 λεωφορεία) ανά μήνα μετά τον πρώτο χρόνο (ολοκλήρωση διαδικασιών προμήθειας). Παράλληλα, κατά τη μεταβατική αυτή περίοδο, ο Ανάδοχος θα πρέπει να έχει διασφαλίσει την ύπαρξη αστικών λεωφορείων με σχετικές προδιαγραφές, τα οποία όμως θα μπορούν να έχουν ηλικία μεγαλύτερη των 5 ετών.</p> <p>Σχόλιο 5: Στο αντικείμενο του έργου, όπως περιγράφεται στο Παράρτημα Ι, συμπεριλαμβάνεται η εγκατάσταση ειδικού εξοπλισμού και εξασφάλιση της πλήρους λειτουργίας των συστημάτων Τηλεματικής και Αυτόματου Συστήματος Συλλογής Κομίστρου (ΑΣΣΚ), με ευθύνη και δαπάνες του Αναδόχου. Οι ειδικότερες τεχνικές προδιαγραφές των εν λόγω συστημάτων καταγράφονται στο Παράρτημα VIII. Πρόταση: Κατά την άποψή μας, η ευθύνη και το κόστος εγκατάστασης και παραμετροποίησης, καθώς και η όλη οργάνωση του συστήματος της Τηλεματικής και του εξοπλισμού του Αυτόματου Συστήματος Συλλογής Κομίστρου (ΑΣΣΚ) στα νέα λεωφορεία, θα πρέπει να βαραινεί τον ΟΑΣΑ. Επίσης ο ΟΑΣΑ θα πρέπει να αναλάβει την ευθύνη για την συντήρηση και αναβάθμιση των εν λόγω συστημάτων για όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Ο Ανάδοχος θα φροντίζει να ενημερώνει άμεσα τον ΟΑΣΑ για τυχόν βλάβες ή δυσλειτουργίες των συστημάτων και να διασφαλίζει τη διαθεσιμότητα των</p>		<p>4. Ο Αναθέτων Φορέας εξετάζει την αναθεώρηση της χρονικής διαθεσιμότητας του στόλου</p> <p>5. Οι υποχρεώσεις του Αναδόχου για τον εξοπλισμό Τηλεματικής και ΑΣΣΚ διατηρούνται ως έχουν.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜ ΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>οχημάτων για τις απαιτούμενες εργασίες συντήρησης/αναβάθμισης/επισκευής. Στο τέλος της σύμβασης, ο Ανάδοχος θα είναι υποχρεωμένος να επιστρέψει τον σχετικό εξοπλισμό στον ΟΑΣΑ.</p> <p>Σχόλιο 6: Στην ενότητα 2.2.4 της Διακήρυξης, γίνεται αναφορά για την καταλληλότητα άσκησης επαγγελματικής δραστηριότητας και ορίζεται ότι οι οικονομικοί φορείς που μπορούν να συμμετέχουν στη διαδικασία σύναψης της παρούσας σύμβασης, απαιτείται να ασκούν δραστηριότητα συναφή με το αντικείμενο της σύμβασης. Πρόταση: Θεωρούμε πως η συγκεκριμένη έκφραση θα πρέπει να είναι ακριβής. Δηλαδή, ότι η συνάφεια, αφορά στην δημόσια τακτική οδική μεταφορά επιβατών. Η παροχή δημόσιας τακτικής οδικής μεταφοράς επιβατών (αστική και υπεραστική), έχει σαφώς αυξημένες απαιτήσεις τόσο στην οργάνωση και στον τρόπο λειτουργίας του εκάστοτε φορέα, όσο και στην απαιτούμενη εμπειρία των οδηγών. Η ξεκάθαρη αναφορά σε δημόσια τακτική οδική μεταφορά επιβατών αντικατοπτρίζει ακριβώς το αντικείμενο της σύμβασης, διασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο τη συμμετοχή υποψηφίων που έχουν κατάλληλη εμπειρία και δραστηριοποιούνται στο συγκεκριμένο τομέα.</p> <p>Σχόλιο 7: Σε συνέχεια του ανωτέρω σχολίου, κατά την άποψή μας θα πρέπει να τροποποιηθεί και απαίτηση της Τεχνικής και Επαγγελματικής Ικανότητας που αναγράφεται στην ενότητα 2.2.6 της Διακήρυξης. Συγκεκριμένα στο τεύχος αναφέρεται ότι, «οι οικονομικοί φορείς που συμμετέχουν στη διαδικασία σύναψης της παρούσας σύμβασης απαιτείται κατά τη διάρκεια της τελευταίας Ζετίας, να έχουν εκτελέσει για χρονικό διάστημα τουλάχιστον ενός (1) έτους, μία (1) -κατ' ελάχιστον- σύμβαση δημοσίων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία ή ιδιωτικών μεταφορών με λεωφορεία με μέγεθος στόλου κατ' ελάχιστον πενήντα λεωφορείων. Πρόταση: Για τους λόγους που αναφέρονται στο προηγούμενο σχόλιο και καθότι το αντικείμενο της σύμβασης, δεν είναι η δημόσια επιβατική μεταφορά με λεωφορεία, αλλά η παροχή δημόσιας τακτικής οδικής επιβατικής μεταφοράς με λεωφορεία, προτείνουμε η συγκεκριμένη απαίτηση να τροποποιηθεί ως εξής: «..... απαιτείται κατά τη διάρκεια της τελευταίας Ζετίας, να έχουν εκτελέσει για χρονικό διάστημα τουλάχιστον ενός (1) έτους, μία (1) -κατ'</p>		<p>6. Οι απαιτήσεις για την καταλληλότητα άσκησης επαγγελματικής δραστηριότητας διατηρούνται ως έχουν ως προς το είδος των υπηρεσιών.</p> <p>7. Οι απαιτήσεις για την καταλληλότητα άσκησης επαγγελματικής δραστηριότητας διατηρούνται ως έχουν ως προς το είδος των υπηρεσιών</p>

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>ελάχιστον- σύμβαση δημόσιας τακτικής οδικής μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία, με μέγεθος στόλου κατ' ελάχιστον 50 λεωφορείων.»</p> <p>Σχόλιο 8: Επιπλέον, βάσει των προτεινόμενων αλλαγών στα σχόλια 7 και 8, κατά την άποψή μας θα πρέπει να τροποποιηθεί και η απαίτηση για τον ειδικό ετήσιο κύκλο εργασιών (ύψους 10 εκ. €), που αναφέρεται στην ενότητα 2.2.5 της διακήρυξης. Πρόταση: Προτείνουμε η ο ειδικός κύκλος εργασιών να μην αφορά γενικά την δραστηριότητα των οδικών επιβατικών μεταφορών, αλλά συγκεκριμένα στην δραστηριότητα της δημόσιας τακτικής οδικής μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία. Συγκεκριμένα η τροποποιημένη διατύπωση που προτείνεται είναι η εξής: «β) μέσο "ειδικό" (στον τομέα δραστηριοτήτων των δημόσιων τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών με λεωφορεία) ετήσιο κύκλο εργασιών των τριών (3) τελευταίων διαχειριστικών χρήσεων τουλάχιστον ίσο με δέκα εκατομμύρια ευρώ (€10.000.000,00). Σε περίπτωση που οι οικονομικοί φορείς δραστηριοποιούνται για χρονικό διάστημα μικρότερο των τριών (3) διαχειριστικών χρήσεων, τότε ο μέσος "ειδικός" ετήσιος κύκλος εργασιών πρέπει να καλύπτει την ανωτέρω απαίτηση για όσες διαχειριστικές χρήσεις δραστηριοποιούνται.»</p> <p>Σχόλιο 9: Στην ενότητα 5.1 της Διακήρυξης, αναφέρεται ο τρόπος πληρωμής του Αναδόχου. Ειδικότερα στην πρώτη παράγραφο 5.1.1 γίνεται αναφορά του Παραρτήματος ΧΧ (κατανοούμε ότι θα προστεθεί καθώς δεν υπάρχει) όπου θα αφορά στον τρόπο υπολογισμού της αμοιβής του Αναδόχου. Καθότι, στην χρονική περίοδο που θα εκτελεστεί η σύμβαση, όπως διαφαίνεται από το γενικότερο κοινωνικοπολιτικό πλαίσιο, θα υπάρξουν σημαντικές αλλαγές στον εργασιακό τομέα (π.χ. ενεργοποίηση των τριετιών, κ.α.), αναμένεται να υπάρξουν σημαντικές μεταβολές στο μισθολογικό κόστος. Πρόταση: Βάσει των ανωτέρω, θεωρούμε απαραίτητο να προβλεφθεί και να συμπεριληφθεί στον τρόπο υπολογισμού της αποζημίωσης του Αναδόχου, ένας Μηχανισμός Αναπροσαρμογής του Μισθολογικού Κόστους και των λοιπών λειτουργικών δαπανών (εκτός των καυσίμων που διασφαλίζεται η όποια απόκλιση δια της ρήτρας καυσίμων). Ο μηχανισμός αυτός, θα αναπροσαρμόζει την αποζημίωση του Αναδόχου σύμφωνα με τις μεταβολές που τυχόν προκύψουν στο μισθολογικό</p>		<p>8. Οι απαιτήσεις για τον ειδικό ετήσιο κύκλο εργασιών διατηρούνται ως έχουν.</p> <p>9. Εξετάζεται η αναπροσαρμογή του τύπου της αμοιβής με την πρόβλεψη Αναπροσαρμοστέου Μέρους της Αμοιβής με βάση τον Δείκτη Τιμών Καταναλωτή.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
				<p>κόστος από παράγοντες που δεν μπορεί να ελέγξει. Δηλαδή κάτι αντίστοιχο με τον πολύ χρήσιμο και δίκαιο μηχανισμό της ρήτρας καυσίμου, αλλά να αφορά στο κόστος των λοιπών δαπανών (κόστος μισθοδοσίας, λοιπές λειτουργικές δαπάνες). Με τον τρόπο αυτό θα διασφαλίζεται η βιωσιμότητα της εκτέλεσης της σύμβασης από την πλευρά του αναδόχου, γεγονός που θα εξασφαλίσει την απρόσκοπτη και υψηλού επιπέδου παροχή των συγκοινωνιακών υπηρεσιών.</p> <p>Σχόλιο 10: Επιπλέον του προηγούμενου σχολίου, λαμβάνοντας υπόψη τα σημεία της Διακήρυξης, που αφορούν στην αποζημίωση του Αναδόχου για την παροχή των συγκοινωνιακών υπηρεσιών, γίνεται αντιληπτό ότι, η μοναδιαία τιμή βάσει της οποίας θα γίνεται ο υπολογισμός της αποζημίωσης είναι σταθερή, ανεξάρτητα από τον τύπο λεωφορείου που χρησιμοποιείται για την παροχή του συγκοινωνιακού έργου. Είναι χρήσιμο να γίνει κατανοητό ότι, το κόστος λειτουργίας ενός αρθρωτού λεωφορείου 18m είναι σημαντικά μεγαλύτερο, από αυτό ενός κανονικού λεωφορείου 12m. Ειδικότερα υπάρχουν αυξημένα κόστη συντήρησης, καυσίμου, προσθήκης εξοπλισμού, φύλαξης, καθαρισμού κλπ.</p> <p>Πρόταση: Για το λόγο αυτό θεωρούμε εύλογο και δίκαιο να υπάρχει μια διαφοροποίηση (αυξημένη κατά 20% έως 25%) στο μοναδιαίο κόστος υπολογισμού της αποζημίωσης (στο μέρος που αφορά στη λειτουργία του λεωφορείου) για τα οχηματο-χιλιόμετρα του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται με αρθρωτά λεωφορεία 18m.</p>		<p>10. Στον υπολογισμό του Μέγιστου Μοναδιαίου Κόστους έχει ληφθεί υπόψη το μίγμα λεωφορείων.</p>

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜ ΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
24	ΠΟΑΥΣ	1.3	26/7/2023	<p>A) Ενοποίηση της διαγωνιστικής διαδικασίας και υποβολή προσφορών για το σύνολο του προς ανάθεση έργου. Αιτιολόγηση :</p> <p>α) Επίτευξη οικονομιών κλίμακας, μειωμένο κόστος στελέχωσης, καλύτερες οικονομικές προσφορές, μείωση κόστους για τον ΟΑΣΑ και το Ελληνικό Δημόσιο β) Ομογενοποίηση των κατά λεωφορείο ετήσιων οχηματοχιλιόμετρων και των συνθηκών κυκλοφορίας και εξυπηρέτησης, του αριθμού των λεωφορειακών γραμμών, ως και των απαιτούμενων οχημάτων και λοιπών στοιχείων εξυπηρέτησης, που παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των τμημάτων Α & Β. γ) Οι διαφοροποιήσεις αυτές θα οδηγήσουν σε σημαντικές αποκλίσεις- διαφοροποιήσεις των προσφερόμενων τιμών στις διαγωνιστικές διαδικασίες, κλπ., με πιθανό ενδεχόμενο να κριθούν ασύμφοροι οι δύο διαγωνισμοί ή ο ένας απ' τους δύο. δ) Διά της ενοποίησης του διαγωνισμού και την ανάδειξη ενός Αναδόχου για το σύνολο του προς ανάθεση έργου, θα εξασφαλισθεί επάρκεια λεωφορείων και στις δυο περιοχές καθ' όλη τη διάρκεια της ανάθεσης και βελτιωμένες υπηρεσίες προς τους πολίτες.</p> <p>B) Αύξηση του χρόνου ανάθεσης του δημοπρατούμενου έργου σε 120 μήνες (10 έτη), πλέον δυνατότητας παράτασης κατά 60 μήνες (5 έτη) Αιτιολόγηση :</p> <p>α) Είναι μια εύλογη χρονική διάρκεια ανάθεσης, ως ορίζεται και στον Κανονισμό 1370/2007 Ε.Κ., δεδομένων των απαιτούμενων επενδύσεων σε καινούργη ή και ελαφρώς μεταχειρισμένα λεωφορεία και σε υποδομές και εγκαταστάσεις (αμαξοστάσια, κλπ). β) Είναι μια εύλογη χρονική διάρκεια που διενεργούνται αντίστοιχοι διαγωνισμοί και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. β) Υποβολή μειωμένων προσφορών ως προς την καταβαλλόμενη αποζημίωση ανά οχηματοχιλιόμετρο από τους συμμετέχοντες στις διαγωνιστικές διαδικασίες. γ) Μειωμένο κόστος για τον ΟΑΣΑ και το Ελληνικό Δημόσιο. δ) Αυξημένο ενδιαφέρον συμμετοχής και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.</p>	ΟΧΙ	<p>A. Η διαίρεση του Έργου σε Τμήματα διατηρείται.</p> <p>B. Βλέπε απάντηση Σχ. 1</p>

	ΦΟΡΕΑΣ/ΟΝΟΜΑ	ΑΡΘΡΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΑΛΛΑΓΗ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΑ Τ.Δ. (ΝΑΙ - ΟΧΙ)	ΣΧΟΛΙΟ/ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΟΣ ΦΟΡΕΑ
25	ΠΟΑΥΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 & 6	26/7/2023	<p>α) Διαγραφή της λέξης «αναγνωρισμένο» οίκου κατασκευής</p> <p>β) Την αποδοχή, κατ' ελάχιστο για ένα μεταβατικό διάστημα 3 χρόνων, κυκλοφορούντων αστικών λεωφορείων εντός της χώρας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.</p> <p>Αιτιολόγηση :</p> <p>α) Η λέξη «αναγνωρισμένο» είναι αόριστη, ενώ αν διατηρηθεί θα πρέπει να προστεθεί παράρτημα και με τα «αναγνωρισμένα» εργοστάσια κατασκευής λεωφορείων</p> <p>β) Τα προς ταξινόμηση και κυκλοφορία λεωφορεία θα πληρούν υποχρεωτικά τις ισχύουσες διατάξεις των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών (ως προς τις τεχνικές προδιαγραφές) και Ανάπτυξης (ως προς τις διατάξεις υγιεινής, διάθεσης και εμπορίας).</p> <p>γ) Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στην αγορά ελαφρώς μεταχειρισμένα λεωφορεία αντιρρυπαντικής τεχνολογίας EYRO VI, με έτος κατασκευής από 2018 ή/και μεταγενέστερα.</p> <p>γ) Με τις προδιαγραφές της προκήρυξης, το κόστος προμήθειας των 211 καινούργιων λεωφορείων, θα κυμανθεί στα 55.000.000,00€ περίπου</p> <p>δ) Αδυναμία προμήθειας και κυκλοφορίας αυτών σε διάστημα 90 ημερών απ' την ανάθεση του έργου, αλλά κατ' ελάχιστο σε διάστημα 3 ετών περίπου.</p> <p>ε) Οι ΚΤΕΛ Α.Ε. που την τελευταία τριετία συνέβαλαν ουσιαστικά στην βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης προς τους πολίτες, θα αναγκαστούν να αποσύρουν άμεσα απ' την κυκλοφορία τα 250 λεωφορεία και θα αδυνατούν να υποβάλλουν προσφορά, με αποτέλεσμα την οικονομική κατάρρευση εννέα (9) ΚΤΕΛ Α.Ε..</p>	ΝΑΙ	<p>α) Παραμένει ως έχει</p> <p>β) Εξετάζεται η τροποποίηση των απαιτήσεων της Διακήρυξης ως προς την ύπαρξη μεταβατικής περιόδου.</p>